

Sammendrag:

En grønn drøm: kommunale biler som går på strøm

Elbiler i region Innlandet: drivkrefter, barrierer og erfaringer

TØI rapport 1656/2018
Forfatter: Inga Margrete Ydersbond
Oslo 2018 38 sider

For at norske kommuner skal bidra med sin del til å redusere nasjonale klimagassutslipp er et viktig tiltak at de skifter ut sine biler som går på fossilt drivstoff med elbiler. Denne studien undersøker hva som fremmer og hemmer bruk av elbiler i kommunal sektor i 14 kommuner i region Innlandet (Hedmark og Oppland), samt hva slags erfaringer disse kommunene har med sine elbiler. Viktige drivkrefter for anskaffelse av elbiler er vært politiske signaler, at elbiler lønner seg økonomisk, elbilenes økte rekkevidde og standard, og at ildsjeler har arbeidet for kommunale elbiler. Viktige barrierer er behov for biler med firehjulstrekk, redsel for at rekkevidden ikke er tilstrekkelig, begrenset kunnskap om elbiler, og strukturelle forhold slik som lengden på eksisterende leasingavtaler. Kommunene har generelt positive erfaringer med elbilene sine: De er komfortable, økonomisk fordelaktige og lett kjørte. Mange norske kommuner kommer til å øke sin elbilandel i årene fremover.

Bakgrunn

Norske kommuner kan bidra til å redusere nasjonale klimagassutslipp gjennom at de skifter ut biler som går på fossilt brennstoff med elbiler til sine ansatte. De siste årene har elbilene fått vesentlig økt rekkevidde og like god eller bedre komfort enn konvensjonelle biler. Videre kan elbiler dekke de fleste nordmenns daglige kjørebegreb. Det finnes mye kunnskap om hva som har fremmet investeringer i elbiler i Norge generelt. Per dags dato vet vi imidlertid lite om hvordan norske kommuner har investert i elbiler til sine ansatte og hva slags erfaringer de har gjort seg med elbilene sine. De fleste kommunale tjenestene kan egne seg for elbilbruk, inkludert hjemmetjenesten, IT-tjenesten og vaktmestertjenesten.

Region Innlandet (Hedmark og Oppland) er en spesielt interessant region i denne sammenhengen fordi den inkluderer både kommuner som kan regnes for å være tettbygde, og også mange spredtbygde kommuner. Kommunene i regionen har ofte store avstander, vanskelige kjøreforhold og områder med veldig ulendt terreng. En annen viktig faktor er at disse kommunene har perioder med svært lave temperaturer vinterstid. Da blir elbilenes rekkevidde vesentlig kortere. Disse faktorene gjør sammen at hvis det fungerer godt med elbiler i de kommunale tjenestene i disse kommunene, så er elbiler sannsynligvis godt egnet for kommunal bruk i andre norske kommuner også. Derfor spør vi i denne rapporten:

- 1) Hvilke faktorer fremmer og hemmer kommunene i Innlandet i å anskaffe kommunale elbiler?
- 2) Hva slags erfaringer har brukerne av de kommunale elbilene i region Innlandet gjort seg?

Metode og data

For å besvare spørsmålene har vi benyttet kvalitative forskningsmetoder der vi har intervjuet/korrespondert med 25 personer som representerer rollene «innkjøper» og «bruker» av elbiler i 14 av kommunene i Innlandet. I tillegg har vi gjennomført dokumentstudier. Kommunene i utvalget er blitt strategisk valgt ut slik at alle de tettbygde kommunene (> 15 000 innbyggere), det vil si alle kommunene med byer, er representert. Disse kommunene vil på grunn av høyere folketall ha flere biler totalt i sin bilflåte. I de befolkningsmessig større kommunene vil også tjenester som ofte kjører mye og langt, slik som hjemmetjenesten, sannsynligvis ha kortere og mer sentrale kjøreruter som kan egne seg godt til vinterkjøring med elbil. Videre inkluderer studien et utvalg kommuner med lavt folketall (< 7 000 innbyggere) i Hedmark og Oppland. Disse kommunene har færre biler til sine ansatte, og derfor også lavere total utskifting av bilparken. Videre har disse kommunene færre sentrale kjøreruter til de kommunale tjenestene som kjører hyppig og langt året rundt.

Resultater og konklusjon

Alle kommunene i utvalget hadde skaffet seg elbil eller var i ferd med å gjøre det unntatt to stykker. Andelen elbiler og ambisjonsnivået med tanke på anskaffelser av elbiler varierte. Hamar kommune satser for eksempel på full elektrifisering av bilparken sin, mens Søndre Land kommune har én elbil og ingen konkrete planer om videre elbilsatsning. De fleste kommunene hadde én ladestasjon per elbil og ladet elbilene om natta.

Intervjumaterialet viste at det var flere drivkrefter bak anskaffelsen av elbiler. Noen av dem kan oppsummeres som *politiske signaler*. I kommunene som investerte i elbiler hadde generelt kommunens ledelse i form av kommunestyret, ordfører og/eller rådmann besluttet at kommunen skulle satse på elbiler. Flere kommuner hadde elbilsatsning som et eget punkt i sine klimaplaner, og en del av kommunene i utvalget var miljøfyrtårnkommuner. En annen type drivkraft, som sannsynligvis henger sammen med den første, er *holdninger* blant de kommunalt ansatte. I mange av kommunene hadde de ansatte «grønne» holdninger: De betraktet det som viktig å ta vare på miljøet.

En tredje fremmede faktor er *økonomiske insentiver*. Kommunale elbiler kan være økonomisk gunstige på grunn av lave drivstoffkostnader, avgiftsfritak og lave vedlikeholdsutgifter. En fjerde drivkraft er *elbilenes økte rekkevidde og standard*. Dette har vært en forutsetning for innkjøp i flere av kommunene, særlig til hjemmetjenesten. En femte drivkraft er tilstedeværelsen av *ildsjeler* som arbeider for elbiler i kommunen. Dette kunne være personer i sentrale politiske, administrative eller andre posisjoner som over lengre tid hadde arbeidet for at kommunen skulle gå til anskaffelse av elbiler. En sjettede kategori var faktorer slik som deltakelse i Green Drive Region-prosjektet og positive erfaringer ved lån av elbiler.

Intervjumaterialet viste at det også var barrierer mot anskaffelse av elbiler. Den første og viktigste er *behov for firehjulstrekk og hengerfeste*. Behovet for firehjulstrekk var hovedgrunnen til at flere av kommunene ikke investerte mer i elbiler. Svært vanskelige kjøreforholdene mange steder, og særlig om vinteren, gjør at firehjulstrekk er påkrevd. Per september 2018 finnes det ingen elbiler i normalprisklassen i det norske markedet som har firehjulsdriфт. Sannsynligvis er det et stort marked for slike kjøretøy i Norge. Den andre faktoren som er identifisert er *holdninger*. Flere av de innkjøpsansvarlige hadde møtt skepsis blant de kommunalt ansatte, for eksempel frykt for at elbilene ikke kan dekke tjenestenes

kjørebehov på grunn av begrenset rekkevidde. Flere av de skeptiske personene hadde også begrenset kunnskap om elbiler.

Den tredje barrieren mot anskaffelse av elbiler er *økonomiske faktorer*, for eksempel at kommunen trengte å investere i ladestasjoner og annen infrastruktur for å lade elbiler. Den fjerde barrieren kan oppsummeres som *strukturelle faktorer*. Kommunene var bundet av eksisterende leasingavtaler og det var lange leveringstider på noen typer elbiler på grunn av deres popularitet i befolkningen.

Kommunene i utvalget har generelt positive erfaringer med elbilene sine: De er komfortable, økonomisk fordelaktige og lettkjørt. De fleste kommunene planlegger å øke elbilandelen sin i årene fremover. Negative erfaringer var først og fremst knyttet til at elbilene noen av de kommunalt ansatte brukte var dårlig egnet til deres arbeidsoppgaver på vinterstid fordi de trengte biler med firehjulstrekk.